



0.3.8.1 REPORT SULLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE NELLA REGIONE

0.3.8.1 POROČILO O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU V REGIJI

Versione / Verzija: N./Št. 1

Autore / Avtor: Peter Zajc, Luka Mladenovič

Data / Datum: September 2019



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



Posoški razvojni center



GECT
EVTZ

Euregio Senza Confini¹
Euregio Ohne Grenzen^{mob}
Carabinieri Friuli Venezia Giulia Veneto
Kriminalna Polica Jadranskega Vojvodstva



Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

Progetto strategico co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale
Strateški projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

Indice / Kazalo

Poročilo v slovenskem jeziku.....	3
Uvod	3
Nacionalni okvir	4
Stanje načrtovanja prometa v regiji	5
Pregled obstoječih CPS	6
Katalog projektov	7
 Report in italiano	 11
Introduzione	11
Quadro nazionale	12
Lo stato della pianificazione del traffico nella regione.....	13
Revisione del PUMS esistente	14
Catalogo dei progetti	15



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



Posoški razvojni center



Poročilo v slovenskem jeziku

Uvod

Projekt CROSSMOBY se spopada z izzivom izboljšati zmogljivosti v okviru načrtovanja trajnostne mobilnosti in nuditi čezmejne povezave javnega prevoza z uporabo pristopa, ki temelji na močnem inštitucionalnem sodelovanju, da bi tako dosegli konkretne rezultate za državljane na območju Programa, tudi v smislu zmanjšanja emisij iz prometa. Glavni namen projekta je vzpostavitev novih čezmejnih in trajnostnih transportnih storitev in izboljšanje praks načrtovanja mobilnosti v celotni regiji. Pričakovane bistvene spremembe se bodo pokazale preko preizkušanja novih železniških potniških storitev in preko novega pristopa k načrtovanju mobilnosti, ki temelji na obstoječi metodologiji SUMP, na omejenem številu pilotov.

Glavni predvideni projektni rezultati so ponovna vzpostavitev čezmejnih železniških potniških storitev in čezmejni strateški akcijski načrt za trajnostno mobilnost. Ker do danes še ni bilo uspešnih italijansko-slovenskih projektov, ki bi dosegli takšne rezultate, je CROSSMOBY izviren in nov projekt. Da bi se poleg tega spopadli s pomanjkljivo mobilnostjo potnikov in bistveno izboljšali čezmejno dostopnost, je nujno čezmejno sodelovanje pri čemer odgovorne avtoritete in organizacije v Italiji in Sloveniji na usklajen način razvijejo storitve.

Pomemben cilj projekta je izboljšanje prakse načrtovanja trajnostne mobilnosti na celotnem programskem območju in jo preizkusiti na omejenem številu pilotov z malo posebnih čezmejnih trajnostnih povezav.

Pristop v okviru projekta bo sledil ustaljeni metodologiji priprave CPS v kombinaciji s testiranjem inovativnih pristopov k izvajanju posameznih korakov, kot so razvoj skupne vizije, analiza stanja, razvoj ukrepov, ki se odzivajo na prejšnje korake, načela institucionalnega in sektorskega sodelovanja na lokalni ravni, regionalna in nacionalna raven, udeležba javnosti, spremljanje in vrednotenje, spodbujanje trajnostne mobilnosti (kapitalizacija) itd.

V okviru analize obstoječega trajnostnega načrtovanja urbane mobilnosti v regiji bo pregledano trenutno stanje in potrebe glede načrtovanja trajnostne mobilnosti obmejnih regij. Ocenjeni bodo pogoji, da se vzpostavi prilagojen program za izgradnjo zmogljivosti, izmenjavo in sodelovanje. Rezultati analize bodo uporabljeni tudi za nadaljnje spodbujanje, spodbujanje in olajšanje trajnostnega načrtovanja mobilnosti na lokalni, regionalni in čezmejni ravni.

V okviru aktivnosti za kapitalizacijo in usklajevanje pa je predvideno izboljšanje čezmejnega sodelovanja v regiji z analizo raziskovalnih in izvedbenih projektov, povezanih s trajnostnim načrtovanjem mobilnosti v mestih, razvitimi v prejšnjem programskem obdobju in poskusom sinhronizacije tekočih projektov na to temo v regiji. V regiji je v povprečju vedno več kot 10 tekočih projektov, povezanih s trajnostnim načrtovanjem mobilnosti v mestih, ki se sofinancirajo iz različnih programov EU. Ti projekti redko sodelujejo med seboj ali poskušajo doseči sinergije. Cilj te delovne skupine je združiti partnerje teh projektov, da se redno srečujejo in s tem omogočajo sodelovanje.

Nacionalni okvir

Celostno prometno načrtovanje (CPN) na lokalni in državni ravni v Sloveniji nima tradicije, vendar se v zadnjih letih stvari spodbudno spreminjajo. Z vstopom v EU se je pričelo uveljavljanje celostnega pristopa k načrtovanju prometa tudi v Sloveniji. Vedno več občin se odziva na spodbude EU in Ministrstva za infrastrukturo (MzI) ter pripravlja in izvaja Celostne prometne strategije (CPS, ang. Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP), ki so osrednje orodje CPN. Gre za strateški pristop ter dokument, s katerim občina oriše svojo vizijo in cilje na področju prometa ter učinkovito zaporedje ukrepov, ki ji med uresničevanjem pomagajo doseči celostne spremembe in posledično višjo kakovost bivanja. Izvajanje strategij je nekaterim občinam že prineslo pomembne rezultate pri reševanju težav s prometom, kar je dobra spodbuda za druge občine.

Celostno prometno načrtovanje v regiji počasi nadomešča tradicionalno načrtovanje prometa. Pri tem se pojavlja vrsta težav, od pomanjkanja prakse in kadrov, nesodelovanja in nepovezanosti sektorjev na državni ravni, razdrobljenosti prostora na 212 občin, neobstoja regionalne ravni do nasprotovanja spreminjanju pristopa s strani tistih, ki že desetletja izvajajo drugačno prakso.

Ministrstvo za infrastrukturo je pred leti pristopilo k načrtu za reševanje te problematike s pomočjo sredstev Kohezijskega sklada EU (KS) ter Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike je v obdobju 2014–2020 v okviru prednostne osi »za spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi« uvrstilo ukrepe trajnostne mobilnosti. V tekočem programskem obdobju je s sredstvi KS sofinancirana izdelava CPS, ureditev oz. gradnja površin za pešce, kolesarska infrastruktura, sistem P+R (parkiraj in se pelji) in ureditev postajališč javnega prevoza. Do sofinanciranja so upravičene občine, in sicer za ukrepe, ki so izhajali iz akcijskega načrta CPS (tabela 1). Iz KS so namenjena sredstva tudi v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN), katerega upravičenke so mestne občine. Upravičeni nameni sofinanciranja so infrastruktura za kolesarje, vozlišča P+R, pešce, javni potniški promet ter ukrepe upravljanja mobilnosti s sodobnimi tehnologijami. Za mehanizem CTN so namenjena tudi sredstva ESRR, razdeljena na vzhodno in zahodno kohezijsko regijo. Sofinancirani so kolesarska infrastruktura ter vozlišča P+R. Iz ESRR so se, v okviru Dogovorov za razvoj regij, namenila sredstva tudi za regionalno kolesarsko infrastrukturo (povezovanje urbanih središč z zaledjem do 20 km) – pri teh projektih je večinoma upravičenka Direkcija za infrastrukturo RS, delno tudi občine.

Tabela 1: Sredstva ESRR in KS 2014–2020 za namen trajnostne mobilnosti¹

Sklad	Mehanizem financiranja	EU sredstva v EUR	Državna sredstva	SKUPAJ kohezijska
KS	JR CPS, JR UTM, JR P+R, NPO -Mehki ukrepi TM	26.010.000	4.590.000	30.600.000
ESRR	CTN –VZHOD	10.014.152	2.503.538	12.517.690
ESRR	CTN –ZAHOD	11.010.053	2.752.513	13.762.566
KS	CTN	8.400.000	1.482.353	9.882.353
ESRR	DRR -VZHOD	16.085.136	4.021.284	20.106.420
ESRR	DRR –ZAHOD	6.922.859	1.730.715	8.653.574
		78.442.200	17.080.403	95.522.603

Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost se v posameznih mestih oblikujejo in izvajajo ukrepi upravljanja mobilnosti kot na primer trajnostna parkirna politika, izdelava mobilnostnih načrtov za ustanove, zelena mestna logistika in izobraževalno informativne dejavnosti o trajnostni mobilnosti.

Stanje načrtovanja prometa v regiji

V obravnavani regiji imajo trenutno vse večje občine izdelano CPS. Prvi primeri novega pristopa na regionalni ravni prihajajo tudi iz Severne Primorske. V letu 2015 je bila pripravljena CPS za Novo Gorico in okoliške občine. Odločitev za izdelavo skupne regionalne CPS je temeljila na spoznanju, da prometni tokovi ne poznajo administrativnih meja in da v Sloveniji občine zaradi svoje majhnosti pogosto nimajo kapacitet za samostojne prometne strategije, zato se je smiselno povezovati preko administrativnih meja. V okviru projekta CROSSMOBY se je v letu 2019 pričel proces priprave regionalne CPS za območje Julijskih Alp.

V Sloveniji vsebujejo pomemben del načrtovanja prometa na lokalni ravni občinski prostorski načrti. V primerjavi z načrtovalsko razvitejšimi državami potencial prostorskih aktov za urejanje prometa v Sloveniji ni izkoriščen. V planerski praksi držav EU obstajajo praksa in instrumenti, ki so učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa postavili na precej višjo kakovostno raven v primerjavi s Slovenijo. To so na primer ocena vplivov novogradenj na prometni sistem, vrednotenje učinkov projektov in ukrepov, maksimalni parkirni standardi, vezani na raven dostopnosti območja z JPP, itd.

V obravnavanih občinah smo ugotovili, da je dostopnost novogradenj z nemotoriziranimi načini zapostavljena. Občine imajo mehanizme, da zahtevajo od investorjev zagotavljanje dobrih pogojev za dostopnost in nevtralizacijo negativnih vplivov na širši prometni sistem. Vendar pa občine navadno postavijo zahteve le glede izboljšanja okoliškega cestnega omrežja, pa še to ne zmeraj. Del razloga gre verjetno pripisati tudi majhnosti slovenskih občin in medsebojni tekmovalnosti za privabljanje investorjev.

Vendar se zadnje desetletje krepi spoznanje, da tradicionalne prometne vsebine v prostorskih planih ne nadomeščajo celovitega načrtovanja in upravljanja prometnega sistema. Glavni razlog zato je, da prostorski

¹ Trajnostna mobilnost v okviru Evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014–2020. NoviČnik Slovenske platforme za trajnostno mobilnost, št. 1, 2019 (http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/12/Novi%C4%8Dnik_november_2019.pdf)

akti obravnavajo samo prometno infrastrukturo, nikjer pa ni obravnavan prometni sistem in njegovo upravljanje kot celota. Tako v slovenskih mestih ne poznamo nekaterih elementov CPS, kot so strategije JPP in kolesarjenja, parkirne politike, upravljanje mobilnosti (UM) itd. Vzpostavitev procesa in sistema strateškega načrtovanja prometa naj bi dosegla premik od infrastrukturnih in parcialnih načinov obravnave prometnega sistema na neinfrastrukturne in celostne

Težava je tudi nesodelovanje sektorjev oziroma oddelkov pri načrtovanju v posameznih občinah. Vzpostavitvi temu gre iskati v nesodelovanju različnih sektorjev na državni ravni. Večje občine v regiji imajo na primer razvito strukturo oddelkov in služb, ki so zadolžene za različna področja. Vendar je ta razdrobljenost pogosta ovira za enovit in jasno usmerjen razvoj. Pristojnosti načrtovanja in upravljanja prometnega sistema so tako razpršene med več oddelkov in služb mestne uprave. Tako naloge prometnega planiranja in umeščanja prometne infrastrukture v prostor, operativne naloge na področju prometa in gradnja infrastrukture, razvoj prometnih in parkirnih režimov, upravljanje parkirišč in komunikacija s prevoznikom JPP med sabo niso vedno usklajeni.

Pregled obstoječih CPS

Pregledali smo v nadaljevanju CPS občin: Piran, Izola, Koper, Sežana, Tolmin, Ilirska Bistrica, Idrija, Cerklje, Bovec, Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba. Oblikovali smo matriko ocenjevanja ter izvedli pregled CPS (tabela 2). Že nekatere pretekle izkušnje s poskusom ocenjevanja kakovosti CPS v Sloveniji (National Task Force, 2018) so nakazale težavnost oblikovanja kriterijev, še posebej numeričnih. Zato smo ocenjevalno matriko pragmatično zasnovali kot zabeleške recenzenta, ki pregleduje CPS.

Tabela 2: matrika ocenjevanja CPS

	Dokument (struktura, preglednost, oblikovanje, navajanje virov in avtorstva)	Dokument (razumljivost jezika, uporabljena terminologija, fotografije - lokalno, vizualizacije, kartografija)	Vizija, namen, cilji, kazalniki (celota)	Operativni cilji s kazalniki, ukrepi, akcijski načrt				
				Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavite hoje kot pomembne oblike mobilnosti	Izkoriščanje potenciala kolesarjenja	Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega prevoza	Optimizacija motornega prometa
Kaj je dobro?								
Kaj ni dobro?								
Dileme/opombe								
"Izjave tedna"								

Izpolnjenje matrike za vse CPS podajamo v prilogi dokumenta.

Kakovost pregledanih CPS se zelo razlikuje. Od tiste za MO Nova Gorica, iz katerega je razbrati dolgoletna prizadevanja za celovitejše upravljanje prometa. Kljub temu je pomenljivo, da avtorji in naročnik ugotavljajo, da je še precej možnosti izboljšav znotraj (so)delovanja oddelkov občinske uprave ter integracije prostorskega in prometnega načrtovanja. Do CPS za MO Koper, katere nizka raven kakovosti je povsem neprimerna. Pri tej CPS pa je pomenljivo, da je takšen dokument potrdil naročnik kot tudi občinski svet. Kar nakazuje, da je eden poglobitnih motivov izdelave CPS (bil) nastanek dokumenta sam po sebi. In ne vzpostavitev dolgoročnega procesa načrtovanja.

Pri večini pregledanih CPS bi lahko bila odgovornost za izvedbo v akcijskem načrtu bolj jasna (npr. konkreten oddelek znotraj občinske uprave). Ravno tako je pri večini zaznati šibko poznavanje možnih virov financiranja ukrepov.

Katalog projektov

Katalog projektov ter institucij (deležnikov) smo sestavili s pregledom spletno dostopnim baz preteklih in aktualnih projektov. Ker na ravni Evropske unije ni na voljo enotne baze podatkov, smo uporabili tri spletne baze: keep.eu, CORDIS ter www.eu-skladi.si. Podrobnosti o posamezni bazi so v tabeli 3. Atributni zapisi v bazah niso identični. Pri bazah keep.eu in CORDIS smo ekspertno ocenili iskalne attribute (tematsko področje oz. domena prijave) glede na vsebino relevantno za projekt CROSSMOBY oz. čezmejne mobilnosti kot take. Pri bazi podatkov spletne strani www.eu-skladi.si ni atributnega podatka o podrobnejši vsebini in ciljih projekta, vendar je okvirno vsebino možno razbrati iz naziva oz. povzetka projekta.

Tabela 3: vir spletnih baz za katalog projektov

Baza	Program financiranja	Datum poizvedbe po bazi	Iskalni atributi	Opomba
keep.eu	Programi Interreg, Interreg-IPA, ENPI/ENI	25. 9. 2019	Tematsko področje: multimodal transport, regional planning and development, transport and mobility, urban development Izbrano območje: NUTS3 - Goriška, Obalno-kraška (vodilni ali projektni partner)	Po pregledu podrobnejše vsebine so bili iz delovne baze naknadno izključeni nekateri nerelvantni projekti. Na datum poizvedbe po bazi je bilo v bazo keep.eu vključenih 74 % vseh projektov Interreg Italija-Slovenija (baza zadnjič posodobljena junija 2018)
CORDIS	Okvirni program 1 (FP1) do Horizon 2020	3. 10. 2019	Zbirka: projekti Domena prijave: transport and mobility, climate change and environment Območje: Slovenija	Po pregledu podrobnejše vsebine so bili iz delovne baze naknadno izključeni nekateri nerelvantni projekti.
www.eu-skladi.si	EU strukturni in investicijski skladi v Sloveniji 2007–2013 ter 2014–2020	5. 10. 2019	Izbrano območje: NUTS3 - Goriška, Obalno-kraška	V spletni bazi so projekti obdobja 2014–2020 potrjeni do 29. 5. 2019. Po podrobnejšem pregledu vseh projektov NUTS3 regije smo ročno izbrali projekte s področja mobilnosti.

Podrobnejši pregled projektov smo oblikovali v Excell preglednicah. V nadaljevanju podajamo pregled števila projektov po posamezni instituciji (tabeli 4 in 5). Pri projektih programov Interreg, Interreg-IPA ter FP1 do Horizon 2020 smo z iskanjem po ključnih besedah vključili projekte s področja mobilnosti, regionalnega načrtovanja, urbanega razvoja ter klimatskih sprememb. Z več kot deset projekti sta Luka Koper (18 projektov) ter Regionalni razvojni center Koper (13 projektov). Med pet do vključno deset projekti so MO Koper, Posoški razvojni center, RRA Severne Primorske ter MO Nova Gorica.

Pri projektih EU strukturnih in investicijskih skladov v Sloveniji v obdobjih 2007–2013 ter 2014–2020 smo v pregled vključili projekte s področja mobilnosti. Z več kot desetimi je MO Koper (11 projektov). Med pet do vključno deset so Občina Šempeter-Vrtojba, Direkcija RS za infrastrukturo ter Občina Idrija. Z več kot dva projekta so še MO Nova Gorica in Tolmin (4 projekti) ter Občine Hrpelje-Kozina, Izola in Piran (3 projekti).

Tabela 4: število projektov programov Interreg, Interreg-IPA ter FP1 do Horizon 2020 v goriški in obalno-kraški regiji po posamezni instituciji

Naziv	Št. projektov
Luka Koper	18
Regionalni razvojni center Koper	13
Mestna občina Koper	8
Posoški razvojni center	6
RRA Severne Primorske	6
Mestna občina Nova Gorica	5
Občina Šempeter-Vrtojba	4
Znanstveno-raziskovalno središče Koper	4
Občina Piran	3
Gea College, Fakulteta za podjetništvo	2
Občina Brda	2
Občina Idrija	2
Občina Kanal ob Soči	2
Občina Sežana	2
Park Škocjanske jame	2
Regijska razvojna agencija ROD	2
Turizem doline Soče	2
Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet	2

Univerzitetni inkubator Primorske	2
GIZ Transportno-logistični grozd	1
Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija	1
Inkubator Sežana	1
Kobilarna Lipica	1
Kulturno izobraževalno društvo Pina	1
Občina Bovec	1
Občina Divača	1
Občina Kobarid	1
Občina Komen	1
Občina Miren Kostanjevica	1
Občina Renče Vogrsko	1
Občina Tolmin	1
Območna razvojna agencija Krasi in Brkinov	1
Univerza na Primorskem, Inštitut Andrej Marušič	1
Skupno število projektov	101

Tabela 5: število projektov EU strukturnih in investicijskih skladov v Sloveniji 2007–2013 ter 2014–2020 v goriški in obalno-kraški regiji po posamezni instituciji

Naziv	Št. projektov
Mestna občina Koper	11
Občina Šempeter - Vrtojba	6
Direkcija RS za infrastrukturo	5
Občina Idrija	5
Mestna občina Nova Gorica	4
Občina Tolmin	4
Občina Hrpelje-Kozina	3
Občina Izola	3
Občina Piran	3
Občina Ajdovščina	2
Občina Brda	2

Občina Cerklje	2
Actual i.t. d.d.	1
C-astral d.o.o.	1
Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo	1
Idrijsko-cerkljanska razvojna agencija d.o.o.	1
Ministrstvo za infrastrukturo in prostor –	1
Uprava RS za pomorstvo	
Občina Bovec	1
Občina Sežana	1
Sieva d.o.o.	1
Zeleno mesto d.o.o.	1
Znanstveno-raziskovalno središče koper	1
Skupno število projektov	60

Report in italiano

Introduzione

Il progetto CROSSMOBY affronta la sfida di migliorare la capacità nella pianificazione della mobilità sostenibile e di offrire collegamenti di trasporto pubblico transfrontalieri utilizzando un forte approccio di cooperazione istituzionale, al fine di fornire risultati concreti ai cittadini nell'area del Programma, anche in termini di riduzione delle emissioni dei trasporti. Lo scopo principale del progetto è stabilire nuovi servizi di trasporto transfrontalieri e sostenibili e migliorare le pratiche di pianificazione della mobilità in tutta la regione. I cambiamenti significativi previsti si rifletteranno attraverso la sperimentazione di nuovi servizi ferroviari per passeggeri e attraverso un nuovo approccio alla pianificazione della mobilità basato sulla metodologia PUMS esistente, grazie a un numero limitato di progetti pilota.

I principali risultati del progetto previsti riguardano il ripristino del principale servizio ferroviario per passeggeri transfrontaliero e il piano d'azione strategico transfrontaliero per la mobilità sostenibile. Ad oggi non ci sono stati progetti italo-sloveni di successo che abbiano raggiunto tali risultati; CROSSMOBY è un progetto originale e nuovo.

Inoltre, per far fronte alla mancanza di mobilità dei passeggeri e migliorare significativamente l'accessibilità transfrontaliera, la cooperazione transfrontaliera con le autorità e le organizzazioni responsabili in Italia e Slovenia è essenziale, affinché si sviluppino servizi in modo coordinato.

Un obiettivo importante del progetto è il miglioramento della pianificazione della mobilità sostenibile in tutta l'area del Programma e testarla su un numero limitato di progetti pilota con poche connessioni sostenibili transfrontaliere specifiche.

L'approccio progettuale seguirà la metodologia consolidata di preparazione del PUMS in combinazione con la sperimentazione di approcci innovativi all'attuazione delle singole fasi, come lo sviluppo di una visione comune, l'analisi della situazione, lo sviluppo di misure che rispondano alle fasi precedenti, i principi istituzionali e settoriali di cooperazione a livello locale e nazionale, la partecipazione pubblica, il monitoraggio e la valutazione, la promozione della mobilità sostenibile (capitalizzazione), ecc.

Nell'ambito dell'analisi della pianificazione sostenibile della mobilità urbana esistente nella regione, verranno esaminati la situazione attuale e le esigenze in merito alla pianificazione della mobilità sostenibile delle regioni di confine. Saranno valutate le condizioni per stabilire un programma su misura per lo sviluppo delle capacità, lo scambio e la cooperazione. I risultati dell'analisi saranno utilizzati anche per promuovere, incoraggiare e facilitare ulteriormente la pianificazione della mobilità sostenibile a livello locale, regionale e transfrontaliero.

Le attività di capitalizzazione e coordinamento prevedono il miglioramento della cooperazione transfrontaliera nella regione attraverso l'analisi dei progetti di ricerca e attuazione relativi alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile sviluppati nel precedente periodo di programmazione e nel tentativo di sincronizzare i progetti in corso nella regione. In media, sono più di 10 i progetti in corso nella regione relativi alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile, cofinanziati da vari programmi dell'UE. Questi progetti raramente collaborano tra loro o cercano di realizzare sinergie. L'obiettivo di questo gruppo di lavoro è riunire i partner di questi progetti affinché si incontrino regolarmente, consentendo così la cooperazione.

Quadro nazionale

La pianificazione integrata dei trasporti (PUMS) a livello locale e nazionale in Slovenia non ha tradizione, ma negli ultimi anni le cose sono cambiate in modo incoraggiante. Con l'adesione all'UE, anche in Slovenia è iniziata l'attuazione di un approccio integrato alla pianificazione dei trasporti. Sempre più comuni stanno rispondendo agli incentivi dell'UE e del Ministero delle Infrastrutture e stanno preparando e implementando Strategie di trasporto integrate (in inglese Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP), che sono lo strumento centrale del PUMS. Si tratta di un approccio strategico e di un documento con cui il comune delinea la propria visione e obiettivi nel campo dei trasporti e un'efficace sequenza di misure che a supporto della realizzazione del cambiamento globale e di conseguenza, a offrire una migliore qualità della vita. L'attuazione delle strategie ha già portato ad alcuni comuni risultati importanti nella risoluzione dei problemi di viabilità, il che rappresenta un buon incentivo per altri comuni.

La pianificazione integrata dei trasporti nella regione sta lentamente sostituendo quella tradizionale. Ci sono una serie di problemi, dalla mancanza di pratica e personale, alla mancata collaborazione e alla disconnessione dei settori a livello statale, la frammentazione dello spazio in 212 comuni, la mancanza di livello regionale all'opposizione al cambiamento dell'approccio da parte di coloro che hanno esercitato in modo diverso per decenni.

Anni fa, il Ministero delle Infrastrutture ha lanciato un piano per affrontare questo problema con l'aiuto del Fondo di coesione dell'UE (CoE) e del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR). Nel periodo 2014-2020, il Programma operativo per l'attuazione della politica di coesione europea ha inserito nell'asse prioritario misure di mobilità sostenibile "per la promozione di strategie a basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di aree, in particolare le aree urbane, compresa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e adeguate misure di mitigazione". Nell'attuale periodo di programmazione, i fondi di coesione hanno cofinanziato la realizzazione dei PUMS, ovvero la realizzazione di aree pedonali, infrastrutture ciclabili, sistema P+R (parcheggi scambiatori) e sistemazione delle fermate dei mezzi pubblici. I comuni possono beneficiare del cofinanziamento per le misure derivanti dal piano d'azione del PUMS (Tabella 1). I fondi sono inoltre stanziati dal fondo di coesione nell'ambito del Meccanismo Integrato di Investimento Territoriale (ITI), di cui i comuni sono beneficiari. Le finalità idonee al cofinanziamento sono le infrastrutture per i ciclisti, i centri P+R, i pedoni, il trasporto pubblico di passeggeri e le misure di gestione della mobilità con le moderne tecnologie. Anche il FESR, suddiviso nelle Regioni di Coesione Orientale e Occidentale, rientra nel meccanismo ITI. L'infrastruttura ciclabile e i nodi P+R sono cofinanziati. Nell'ambito degli Accordi di sviluppo regionale, il FESR ha inoltre stanziato fondi per le infrastrutture ciclabili regionali (che collegano i centri urbani con l'entroterra fino a 20 km) - la Direzione delle Infrastrutture della Repubblica di Slovenia e in parte anche i comuni.

Tabella 6: Fondi FESR e FC 2014-2020 ai fini della mobilità sostenibile²

Skład	Mehanizem financiranja	EU sredstva v EUR	Državna sredstva	SKUPAJ kohezijska
KS	JR CPS, JR UTM, JR P+R, NPO -Mehki ukrepi TM	26.010.000	4.590.000	30.600.000
ESRR	CTN –VZHOD	10.014.152	2.503.538	12.517.690
ESRR	CTN –ZAHOD	11.010.053	2.752.513	13.762.566
KS	CTN	8.400.000	1.482.353	9.882.353
ESRR	DRR -VZHOD	16.085.136	4.021.284	20.106.420
ESRR	DRR –ZAHOD	6.922.859	1.730.715	8.653.574
		78.442.200	17.080.403	95.522.603

Oltre alle condizioni infrastrutturali adeguate per la mobilità sostenibile, nelle singole città vengono sviluppate e implementate misure di gestione della mobilità come la politica dei parcheggi sostenibili, la definizione di piani di mobilità per le istituzioni, la logistica urbana verde e le attività di informazione educativa sulla mobilità sostenibile.

Lo stato della pianificazione del traffico nella regione

Nella regione in questione, tutti i principali comuni dispongono attualmente di un PUMS. I primi esempi del nuovo approccio a livello regionale provengono anche dal Litorale sloveno settentrionale. Nel 2015 è stato preparato un PUMS per Nova Gorica e i comuni limitrofi. La decisione di creare un PUMS regionale congiunto si basava sulla consapevolezza che i flussi di traffico non conoscono confini amministrativi e che in Slovenia i comuni, a causa delle loro piccole dimensioni, spesso non hanno la capacità per strategie di trasporto indipendenti, quindi ha senso collegare le frontiere tra loro. Nell'ambito del progetto CROSSMOBY, nel 2019 è iniziato il processo di preparazione di un PUMS regionale per la regione delle Alpi Giulie.

In Slovenia, i piani territoriali comunali comprendono una parte importante della pianificazione del traffico a livello locale. Rispetto ai paesi più sviluppati in termini di pianificazione, il potenziale degli atti spaziali per la regolamentazione del traffico in Slovenia non è stato sfruttato. Nella pratica di pianificazione dei paesi dell'UE, ci sono pratiche e strumenti che hanno messo l'efficienza del settore spaziale nel raggiungimento di trasporti sostenibili a un livello di qualità molto più elevato, rispetto alla Slovenia. Si tratta, ad esempio, della valutazione dell'impatto delle nuove costruzioni sul sistema di trasporto, della valutazione degli effetti di progetti e interventi, degli standard massimi di sosta relativi al livello di accessibilità dell'area con i mezzi pubblici, ecc.

Nei comuni considerati, abbiamo riscontrato che l'accessibilità dei nuovi edifici con modalità non motorizzate è trascurata. I comuni dispongono di meccanismi per richiedere agli investitori di fornire buone condizioni per l'accessibilità e per neutralizzare gli impatti negativi sul più ampio sistema di trasporto. Tuttavia, i comuni di solito fanno solo richieste di miglioramento della rete stradale circostante, e non

²Mobilità sostenibile nell'ambito della politica di coesione europea nel periodo di programmazione 2014-2020. Newsletter della Piattaforma slovena per la mobilità sostenibile, n. 1, 2019 (http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/12/Novi%C4%8Dnik_november_2019.pdf)

sempre. Il motivo è in parte attribuibile alle ridotte dimensioni dei comuni sloveni e alla concorrenza tra questi per attrarre investitori.

Tuttavia, l'ultimo decennio ha visto una crescente consapevolezza del fatto che quanto tradizionalmente trattato nei piani territoriali per i trasporti non sostituisce la pianificazione e la gestione globali del sistema di trasporto. Questo perché gli atti territoriali si occupano solo di infrastrutture, senza che vengano mai affrontati il sistema dei trasporti e la sua gestione nel suo insieme. Pertanto, nelle città slovene non conosciamo alcuni elementi del PUMS, come i trasporti pubblici e le strategie ciclabili, le politiche di parcheggio, la gestione della mobilità, ecc. L'istituzione di un processo e di un sistema di pianificazione strategica dei trasporti dovrebbe portare a un passaggio da modalità infrastrutturali e parziali di gestione del sistema di trasporto a modalità non infrastrutturali e integrate.

Un altro problema è il mancato coinvolgimento di settori o dipartimenti alla pianificazione nei singoli comuni. Un parallelo a questo può essere trovato nella mancata cooperazione di diversi settori a livello statale. I maggiori comuni della regione, ad esempio, hanno una struttura ben sviluppata di dipartimenti e servizi preposti a diverse aree. Tuttavia, questa frammentazione è spesso un ostacolo a uno sviluppo uniforme e chiaramente mirato. Le responsabilità per la pianificazione e la gestione del sistema di trasporto sono così frammentate tra diversi dipartimenti e servizi dell'amministrazione comunale. ne consegue che i compiti della pianificazione dei trasporti e dell'ubicazione delle infrastrutture di trasporto, i compiti operativi di trasporto e la costruzione delle infrastrutture, lo sviluppo dei regimi di traffico e di parcheggio, la gestione dei parcheggi e la comunicazione con l'operatore del trasporto pubblico (PTO) non sono sempre coordinati tra loro.

Revisione del PUMS esistente

Di seguito, abbiamo esaminato il Pums dei comuni: Pirano, Isola, Capodistria, Sesana, Tolmino, Bisterza, Idria, Circhina, Plezzo, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba. Abbiamo creato una matrice di valutazione ed eseguito una revisione del PUMS (Tabella 2). Alcune esperienze passate con il tentativo di valutare la qualità del PUMS in Slovenia (National Task Force, 2018) hanno indicato la difficoltà di formulare criteri, soprattutto numerici. Abbiamo quindi pragmaticamente progettato la matrice di valutazione come le note di un revisore che esamina il PUMS.

Tabella 7: Matrice di valutazione del PUMS

	Dokument (struttura, preglednost, oblikovanje, navajanje virov in avtorstva)	Dokument (razumljivost jezika, uporabljena terminologija, fotografije - lokalno, vizualizacije, kartografija)	Vizija, namen, cilji, kazalniki (celota)	Operativni cilji s kazalniki, ukrepi, akcijski načrt				
				Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavite hoje kot pomembne oblike mobilnosti	Izkoriščanje potenciala kolesarjenja	Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega prevoza	Optimizacija motornega prometa
Kaj je dobro?								
Kaj ni dobro?								
Dileme/opombe								
"Izjave tedna"								

Il completamento della matrice per tutti i PUMS è riportato in appendice al documento.

La qualità dei PUMS esaminati varia notevolmente, come quello del Comune di Nova Gorica, che mostra sforzi di lunga data per una gestione più completa del traffico. Tuttavia, è significativo che gli autori e il cliente scoprano che ci sono ancora molte opportunità di miglioramento all'interno della (co)operazione dei dipartimenti dell'amministrazione comunale e dell'integrazione della pianificazione territoriale e del

traffico. Il PUMS per il Comune di Capodistria, per esempio, ha una qualità di livello del tutto inadeguato. Nel caso di questo PUMS, è significativo che tale documento sia stato approvato dall'amministrazione aggiudicatrice oltre che dal consiglio comunale. Ciò suggerisce che uno dei motivi principali per studiare un PUMS (era) la creazione del documento stesso e non stabilire un processo di pianificazione a lungo termine.

Per la maggior parte dei PUMS esaminati, la responsabilità dell'attuazione nel piano d'azione potrebbe essere più chiara (ad es. un dipartimento specifico all'interno dell'amministrazione comunale). Abbiamo anche una scarsa conoscenza delle possibili fonti di finanziamento delle misure.

Catalogo dei progetti

Il catalogo dei progetti e delle istituzioni (responsabili) è stato compilato esaminando i database online dei progetti passati e attuali. Poiché non esiste un unico database disponibile a livello di Unione europea, abbiamo utilizzato tre database online: keep.eu, CORDIS e www.eu-skladi.si. I dettagli di ciascun database sono riportati nella tabella 3. I registri degli attributi nei database non sono identici. Nelle banche dati keep.eu e CORDIS, abbiamo valutato con competenza gli attributi di ricerca (area tematica o dominio dell'applicazione) in base al contenuto rilevante per il progetto CROSSMOBY o mobilità transfrontaliera in quanto tale. Al database del sito web www.eu-skladi.si non ci sono dati di attributo sul contenuto dettagliato e sugli obiettivi del progetto, ma il contenuto indicativo può essere dedotto dal titolo, ovvero dalla sintesi del progetto.

Tabella 8: fonte di database online per il catalogo del progetto

Database	Programma di finanziamento	Data di consultazione del database	Attributi di ricerca	Nota
keep.eu	Programmi Interreg, Interreg-IPA, ENPI/ENI	25/ 9/2019	<p>Area tematica: trasporto multimodale, pianificazione e sviluppo regionale, trasporti e mobilità, sviluppo urbano</p> <p>Zona selezionata: NUTS3 - il Goriziano, zona Litorale-Carso (capofila o partner del progetto)</p>	<p>Dopo aver esaminato il contenuto più dettagliato, alcuni progetti irrilevanti sono stati successivamente esclusi dal database di lavoro.</p> <p>Alla data della ricerca nel database, il 74% di tutti i progetti Interreg Italia-Slovenia erano inclusi nel database keep.eu (ultimo aggiornamento database a giugno 2018)</p>

CORDIS	Dal programma quadro 1 (FP1) a Horizon 2020	3/ 10/2019	Collezione: progetti Dominio dell'applicazione: trasporti e mobilità, cambiamento climatico e ambiente Zona: Slovenia	Dopo aver esaminato il contenuto più dettagliato, alcuni progetti irrilevanti sono stati successivamente esclusi dal database di lavoro.
www.eu-skladi.si	Fondi strutturali e di investimento dell'UE in Slovenia 2007–2013 e 2014–2020	5/ 10/2019	Zona selezionata: NUTS3 - il Goriziano, zona Litorale-Carso	Nella banca dati online, i progetti per il periodo 2014-2020 sono approvati entro il 29/ 5/ 2019. Dopo un'analisi dettagliata di tutti i progetti NUTS3 nella regione, abbiamo selezionato manualmente i progetti nel campo della mobilità.

Una panoramica più dettagliata dei progetti è stata creata nei fogli di calcolo di Excel. Di seguito una veduta d'insieme del numero di progetti per istituzione (tabelle 4 e 5). Nei progetti dei programmi Interreg, Interreg-IPA e FP1 fino a Horizon 2020, abbiamo inserito progetti nel campo della mobilità, della pianificazione territoriale, dello sviluppo urbano e del cambiamento climatico attraverso la ricerca per parole chiave. Più di dieci progetti riguardano il porto di Capodistria (18 progetti) e il Centro di sviluppo regionale di Capodistria (13 progetti). Tra i cinque e i dieci progetti interessano il Comune di Capodistria, il Centro di sviluppo della Valle d'Isonzo, l'Agenzia regionale di sviluppo (RRA) del Litorale sloveno settentrionale e il Comune di Nova Gorica.

Per i progetti dei Fondi strutturali e di investimento dell'UE in Slovenia nei periodi 2007–2013 e 2014–2020, abbiamo incluso nella revisione i progetti nel campo della mobilità. Con più di dieci progetti, la prima è la città di Capodistria (11 progetti). Da cinque a dieci, tra cui il Comune di Šempeter-Vrtojba, la Direzione delle Infrastrutture della Repubblica di Slovenia e il Comune di Idria. Più di due progetti interessano i comuni di Nova Gorica e Tolmino (4 progetti) e i comuni di Erpelle-Cosina, Isola e Pirano (3 progetti).

Tabella 9: numero di progetti di Interreg, Interreg-IPA e FP1 per i programmi Horizon 2020 nel Goriziano e nella zona Litorale-Carso per singola istituzione

Denominazione	N. progetti
Porto di Capodistria	18

Centro di sviluppo regionale di Capodistria	13
Comune di Capodistria	8
Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo	6
Agenzia regionale di sviluppo (RRA) di Litorale sloveno settentrionale	6
Comune di Nova Gorica	5
Comune di Šempeter-Vrtojba	4
Centro scientifico e di ricerca di Capodistria	4
Comune di Pirano	3
Gea College, Facoltà di Imprenditorialità	2
Comune di Brda	2
Comune di Idria	2
Comune di Canale d'Isonzo	2
Comune di Sesana	2
Parco delle Grotte di San Canziano	2
Agenzia regionale di sviluppo ROD	2
Ufficio turismo della Valle dell'Isonzo	2
Università di Lubiana, Facoltà di Studi marittimi e dei Trasporti	2
Incubatore universitario di Litorale sloveno	2
GIZ Cluster dei trasporti e della logistica	1
Agenzia di sviluppo di Idria-Circhina	1
Incubatore di Sesana	1
Scuderia di Lipizza	1
Associazione educativa culturale Pina	1
Comune di Plezzo	1
Comune di Divaccia	1
Comune di Caporetto	1
Comune di Comeno	1
Comune di Merna-Castagnevizza	1
Comune di Ranziano-Vogherasca	1
Comune di Tolmino	1
Agenzia regionale di sviluppo del Carso-	1

Birchinia

Università di Litorale sloveno, Istituto 1
Andrej Marušič

Numero totale di progetti 101

Tabella 10: numero di progetti dei Fondi strutturali e di investimento dell'UE in Slovenia 2007–2013 e 2014–2020 nelle regioni del Goriziano e Litorale-Carso per singola istituzione

Denominazione	N. di progetti
Comune di Capodistria	11
Comune di Šempeter - Vrtojba	6
Dipartimento della Repubblica di Slovenia per la gestione delle infrastrutture	5
Comune di Idria	5
Comune di Nova Gorica	4
Comune di Tolmino	4
Comune di Erpelle-Cosina	3
Comune di Isola	3
Comune di Pirano	3
Comune di Aidussina	2
Comune di Brda	2
Comune di Circhina	2
Actual i.t. d.d.	1
C-astral d.o.o.	1
Dipartimento della Repubblica di Slovenia per la gestione degli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria pubblica	1
Agenzia di sviluppo di Idria-Circhina	1
Ministero delle infrastrutture e della pianificazione territoriale –	1
Amministrazione marittima della Repubblica di Slovenia	
Comune di Plezzo	1
Comune di Sesana	1
Sieva d.o.o.	1
Zeleno mesto d.o.o.	1
Centro scientifico e di ricerca di Capodistria	1
Numero totale di progetti	60

